**Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.**
**Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.**

**Cependant il fut vérifié que le contenu de ce fichier, à la date de création, ne pouvait plus être obtenu par les réseaux de presse habituels, ou sur les sites Web respectifs de distribution et retirés de la vente.**

**Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric en surenchère, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :**
**Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.**

**Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.**
**"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"**

**Merci.**

# Loco. revue

N° 252

La revue des amateurs de chemins de fer

N° 252 JUIN 1965 - VOLUME XXIV

JUIN 1965

3,60 F

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

# Loco-Revue

N° 252

VOLUME XXIV

JUIN 1965

Editions : LOCO-REVUE

**Le Sablen**

**AURAY**

(MORBIHAN)

B. P. : 9

REVUE MENSUELLE

FONDÉE EN 1937

*DIRECTEUR*

Jean Edmond FOURNEREAU

*Rédacteur en chef*

Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65

C.C.P. 2081-39 PARIS

R. C. Lorient 63 A 465

Paraît le 1er de chaque mois



NOTA. - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur

*Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus*



Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 NF en timbres. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.


**LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER**

## SOMMAIRE


Les chemins de fer à voie étroite en Angleterre ..... 243
Un voyage miniature avec Eggerbahn ..... 247
En technique de prothèse dentaire, une application précieuse pour le modéliste ..... 252
L'électricité au service du modélisme ..... 255
Voie banalisée - Automatismes dans les gares ..... 255
Signaux électro-mécaniques à bon compte ..... 258
Le plan du mois ..... 261
Le courrier du " O " ..... 263
Le concours photographique Loco-Revue ..... 264


## DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

*(Sommaire provisoire)*

Les chemins de fer à voie étroite en Angleterre (suite).
De OMAHA UNION STATION à COUNCIL BLUFFS en écart. " S ".
En technique de prothèse dentaire, une application précieuse pour le modéliste : le moulage en résine autopolymérisable.
Construisons un fourgon GV à compartiment postal DPmyi Sud-Ouest à partir d'éléments Jouef.
En visite chez Fleischmann.
Comment réaliser un TCO.
Model shopping.
Coup d'œil chez les modélistes. Etc., etc...

**Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Tite bild**

**D'un charme indéniable, évoquant le visage modeste de beaucoup de nos petits bourgs de province, ce groupe de maisons représente la dernière création des Ets A. Porte pour la belle collection HO " Maisons de France ".**
**Ce bloc pittoresque est maintenant disponible.**
**(Voir notre prochaine rubrique Model Schopping).**

A fine reproduction of the Maisons de France by the firm A. Porte. Three one story houses with their old shops evoking the charm of small provincial french villages in HO scale.

Diese hübschen und für die französische Provinz typischen Geschäftshäuser (HO) der Firma A. Porte, eine Neuheit der Lyoner Messe 1964, sind nun endlich lieferbar.


LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons **spécialisées ainsi** que dans les **Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région Parisienne **et des** grandes Villes de Province (plus de 300 points de Vente dont 71 à PARIS).

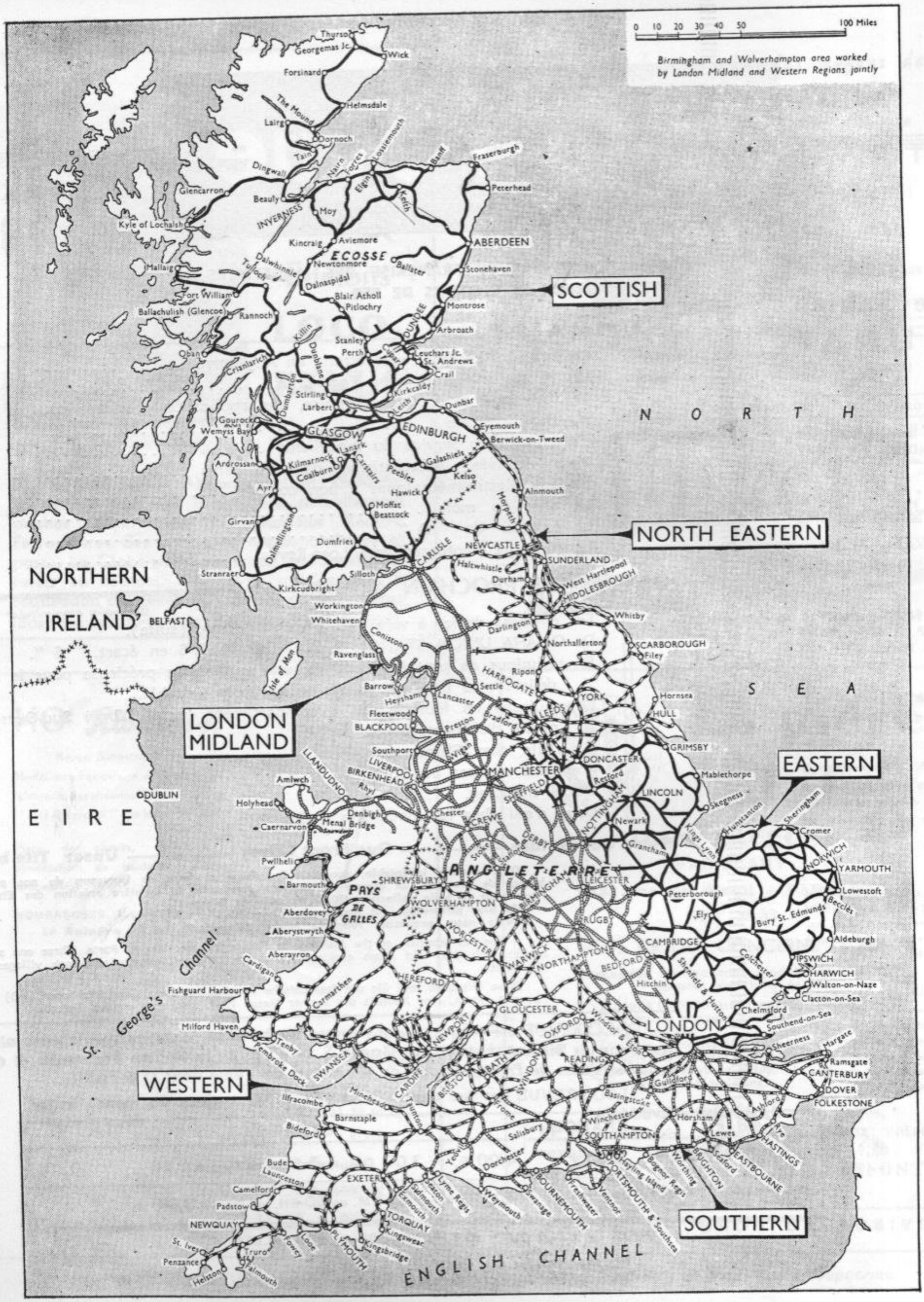
LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.



| TARIF : | FRANCE | ETRANGER × |
|---|---|---|
| Le Numéro Single Copy | 3,60 F. | 4,00 F. ou 3,00 DM. ou 5 SH. ou Dollar 0,80 |
| Abonnement Annuel Annual Subscription | 35 F. (1) | 40,00 F. (2) ou 30 DM. ou 50 SH. ou Dollar 8,00 |

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 37.00
(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 42.00


0 10 20 30 40 50 100 Miles
Birmingham and Wolverhampton area worked by London Midland and Western Regions jointly
SCOTTISH
NORTH EASTERN
LONDON MIDLAND
EASTERN
WESTERN
SOUTHERN
NORTHERN IRELAND
EIRE
NORTH SEA
ENGLISH CHANNEL
St. George's Channel
ECOSSE
PAYS DE GALLES
ANGLETERRE
Thurso
Georgemas Jc.
Wick
Forsinard
Helmsdale
The Mound
Lairg
Dornoch
Tain
Dingwall
Invergordon
Nairn
Forres
Lossiemouth
Elgin
Banff
Fraserburgh
Peterhead
Keith
Glencarron
Beauly
Moy
INVERNESS
Kyle of Lochalsh
Kincraig
Aviemore
ABERDEEN
Dalwhinnie
Newtonmore
Ballater
Stonehaven
Mallaig
Tulloch
Dalnaspidal
Fort William
Blair Atholl
Pitlochry
Montrose
Ballachulish (Glencoe)
Rannoch
Killin
Stanley
Perth
DUNDEE
Arbroath
Oban
Crianlarich
Dunblane
Leuchars Jc.
St. Andrews
Crail
Dumbarton
Stirling
Larbert
Kirkcaldy
Leith
Dunbar
Gourock
Wemyss Bay
GLASGOW
EDINBURGH
Eyemouth
Berwick-on-Tweed
Lanark
Carstairs
Galashiels
Ardrossan
Kilmarnock
Coalburn
Peebles
Kelso
Ayr
Hawick
Alnmouth
Girvan
Moffat
Beattock
Morpeth
Dalmellington
Dumfries
CARLISLE
NEWCASTLE
SUNDERLAND
Stranraer
Silloth
Haltwhistle
Durham
West Hartlepool
MIDDLESBROUGH
Kirkcudbright
Workington
Whitehaven
Whitby
Darlington
Northallerton
SCARBOROUGH
Filey
Coniston
Ravenglass
Isle of Man
Ripon
HARROGATE
Settle
YORK
Hornsea
Barrow
Heysham
Lancaster
HULL
Fleetwood
BLACKPOOL
Preston
Bradford
LEEDS
GRIMSBY
Southport
St. Helens
LIVERPOOL
MANCHESTER
DONCASTER
Retford
Mablethorpe
BIRKENHEAD
SHEFFIELD
NOTTINGHAM
LINCOLN
Skegness
Amlwch
Rhyl
Newark
Holyhead
Denbigh
Chester
CREWE
Hunstanton
Sheringham
Caernarvon
Menai Bridge
DERBY
Grantham
Cromer
Kings Lynn
NORWICH
YARMOUTH
Pwllheli
Stoke
Stafford
Lowestoft
Barmouth
SHREWSBURY
LEICESTER
Peterborough
Becclès
Aberdovey
WOLVERHAMPTON
Ely
Bury St. Edmunds
Aberystwyth
RUGBY
Aldeburgh
CAMBRIDGE
Aberayron
WORCESTER
WARWICK
NORTHAMPTON
BEDFORD
IPSWICH
Cardigan
HEREFORD
Hitchin
HARWICH
Fishguard Harbour
Carmarthen
Colchester
Walton-on-Naze
Clacton-on-Sea
GLOUCESTER
Chelmsford
Milford Haven
NEWPORT
OXFORD
Windsor & Eton
LONDON
Southend-on-Sea
Tenby
Pembroke Dock
SWANSEA
CARDIFF
BRISTOL
BATH
SWINDON
READING
Sheerness
Margate
Ramsgate
CANTERBURY
DOVER
FOLKESTONE
Guildford
Ilfracombe
Minehead
Taunton
Frome
Basingstoke
Ashford
Barnstaple
Salisbury
Winchester
Horsham
Rye
Bideford
SOUTHAMPTON
Lewes
HASTINGS
Bude
Yeovil
Dorchester
Hayling Island
Bognor Regis
Worthing
BRIGHTON
Seaford
EASTBOURNE
Launceston
EXETER
Camelford
Seaton
Sidmouth
Exmouth
Lyme Regis
Weymouth
Swanage
BOURNEMOUTH
Freshwater
Ventnor
PORTSMOUTH & Southsea
Padstow
TORQUAY
NEWQUAY
Kingswear
St. Ives
Looe
Fowey
PLYMOUTH
Truro
Kingsbridge
Penzance
Falmouth
Helston

**Sur la ligne de 60 cm du Vale of Rheidol, seule voie étroite des British Railways, la 131 T N° 9 " Prince of Wales ", construite en 1902, en instance de départ au terminus superieur de Devils Bridge.** **Photo : British Railways.**

On the two feet gauge of the Vale of Rheidol track, only narrow gauge line belonging to the British Railways, the 2-6-2 Tank locomotive N° 9 Prince of Wales built in 1902 at the High level terminus of Devils Bridge.

Lok " Prince of Wales " (Baujahr 1902) in der Endstation " Devils Bridge " der Vale of Rheidol - Bahn, der einzigen von den British Railways betriebenen Schmalspurbahn (Spurweite 60 cm).

# LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE
# en ANGLETERRE

**par Mr. D.A. BAYLISS**

*THE NARROW GAUGE RAILWAYS IN GREAT BRITAIN.* *DIE SCHMALSPURBAHNEN IN ENGLAND.*

**Introduction**

Bien que l'histoire de la voie étroite en Angleterre remonte jusqu'au commencement du XIX[e] siècle (Penrhyn Railway, 1801), les chemins de fer à voie étroite dans ce pays n'ont jamais été de grands réseaux régionaux, comme on en trouvait en France. Chaque ligne desservait quelque besoin particulier, assurait les transports d'une carrière ou d'une usine, ou aidait au développement agricole et touristique de quelque district. Par conséquent, chaque ligne était libre de choisir son propre écartement ; il y en avait une grande diversité. Chaque compagnie avait également ses particularités, et les petites locomotives construites par un grand nombre d'usines représentaient des styles très différents, voire parfois excentriques. Seulement en Irlande trouvait-on une voie étroite "normale" (trois "feet" ou 0.914 m) et des lignes couvrant de grandes distances, construites avec des subventions départementales ou même d'Etat pour aider aux districts lointains et pauvres. Là, il y avait de grosses locomotives (240, 232 T, 242 T[1]) et des régions sauvages et difficiles à traverser.

(1) Notation française, comme partout dans l'article.

En Angleterre comme dans tous les pays européens, le trafic routier a souvent remplacé les embranchements et les lignes à voie étroite, car le trafic de ces dernières était faible et les difficultés de transbordement grandes. Mais le public anglais reste fidèle au souvenir de la locomotive à vapeur, qui disparaît si vite sur les British Railways. Parallèlement, "l'industrie de vacances" grandit énormément, surtout dans les régions situées près de la mer. Ainsi, quelques lignes ont-elles pu trouver une nouvelle prospérité l'été, avec une grande affluence d'estivants. Quelquefois les amateurs de chemins de fer ont aidé ces lignes à se renouveler, en

donnant de l'argent, en encourageant la publicité et même en travaillant sur la voie et sur le matériel roulant. Dans cet article, je donne quelques détails de ces lignes, en commençant par le Pays de Galles et l'île de Man, où se trouve encore une certaine variété de lignes assez proches les unes des autres. En même temps, et comme il reste encore en Angleterre beaucoup de chemins de fer à voie étroite (la plupart courts) qui desservent l'industrie, je cite les plus intéressants de ceux-ci. J'indique également où se trouvent les locomotives à voie étroite (parmi un grand nombre préservé par des amateurs ou par des musées) qui sont accessibles au public. Toutes les lignes publiques et beaucoup d'autres, il faut le noter, sont très heureuses d'accueillir les visiteurs étrangers (et surtout les amateurs de chemins de fer).

**Note sur les mesures anglaises**

Les distances sont données en kilomètres : 1 mille anglais = 1,61 km. Pour les écartements, je donne les mesures anglaises en feet (ft) = 0,314 m et inches (in.) = 0,026 m, avec l'équivalent métrique approximatif, sauf là où il s'agit d'un écartement sur base métrique. L'écartement souvent dit de "deux feet" est réellement, le plus souvent, de 0,600 m (1 ft. 11 5/8 in.).

**Le Pays de Galles**

Commençons avec la seule ligne à **Vale of Rheidol Railway** à Aberystwyth, voie étroite des British Railways, le qui est de cet écartement de 0,600 m.

**Locomotive 131 T N-9 " Prince of Wales " du C.F. Vale of Rheidol à Aberystwyth.**
The 2-6-2 Tank engine N-9 " Prince of Wales " of the Vale of Rheidol Railway at Aberystwyth.
1 C 1 - Tenderlok N° 9 " Prince of Wales " der Schmalspurbahn von Vale of Rheidol in Aberystwyth.
**Cliché British Railways**

Long de 18,9 km, ce chemin de fer transporte les touristes le long de la vallée sauvage de la rivière Rheidol jusqu'aux ravins et cascade de Devil's Bridge ("Pont du Diable"). Ouvert en 1902 par une compagnie indépendante, il appartenait depuis 1913 aux Cambrian Railways et à leurs successeurs. Les services voyageurs d'hiver ont cessé en 1931 et les services de marchandises en 1937 ; on attendait la fermeture en 1954 mais, heureusement, les British Railways se sont décidés à essayer un grand effort de publicité, qui a eu beaucoup de succès. Malheureusement, l'exploitation de la ligne n'est pas encore rémunératrice et sa fermeture est toujours possible.

Une des trois locomotives 131 T (9 "Prince of Wales") date de l'ouverture en 1902 ; les deux autres (7 "Owain Glyndwr" et 8 "Llywelyn") furent construites par le Great Western Railway en 1923. La ligne fonctionne à Pâques, la Pentecôte et fin mai jusqu'à septembre. Elle vaut bien une visite, même davantage pour ses paysages que pour les trains eux-mêmes !

Sur les bords de Cardigan Bay, au nord d'Aberystwyth, se trouve la petite ville de Towyn, terminus inférieur de notre premier chemin de fer "amateur", le **Talyllyn Railway**, celui-ci, d'une voie de 2 ft 3 in (0,686 m), fut ouvert en 1866, pour donner accès aux ardoisières d'Abergynolwyn, à 10,9 km de Towyn, mais seulement quatre voitures très grossières à deux essieux et un fourgon (avec guichet pour la vente des billets) assuraient le service pour

**La 020 T N° 6 " Douglas " en instance de départ avec le train du matin.**
The 0-4-0 tank engine N° 6 " Douglas " awaiting departure with it's morning train.
B-Tenderlok N° 6 " Douglas " vor der Abfahrt mit dem Frühzug.
**Cliché David Pickles.**

voyageurs. Par économie, le côté nord seulement de chaque voiture était peint, puisque tous les quais se trouvaient de ce côté-là. Depuis 1911 jusqu'à sa mort en 1950, ce chemin de fer appartint à Sir Henry Haydn Jones, député (M.P.) pour le comté de Merioneth, qui, dans ses derniers jours, devait dépenser son propre argent pour assurer le maintien des services. Après sa mort, quelques amateurs se sont résolus à faire l'expérience, alors inouïe, d'acheter le chemin de fer et d'établir un "groupe de préservation". Ce groupe a renouvelé la voie, il a acheté du matériel roulant (bien que les deux locomotives et les quatre voitures de 1866 soient encore en service), il a ouvert cinq haltes nouvelles, pour desservir des fermes isolées, il a même peint le côté sud du train. Réussite énorme, bien que lente et difficile. Mr Tom Rolt, inspirateur et premier directeur du nouveau régime, en a raconté l'histoire dans un livre passionnant : "Railway Adventure". Les foules sont venues et, avec elles, la prospérité, non seulement pour le chemin de fer, mais aussi pour Towyn.

Maintenant, chaque jour, pendant le printemps et l'été, il y a un service de deux à six trains ; quelquefois, il y a même un "express", s'arrêtant seulement à Dolgoch, où se trouvent deux cascades bien connues (et, dans la station même, une bouche d'eau pittoresque). L'hiver, il y a des trains le vendredi, et sur la moitié de la ligne seulement. Les locomotives à vapeur sont maintenant cinq : la 021 T "Talyllyn" de 1864 et la 020 T "Dolgoch" de 1866 sont les premières, les 021 T "Sir Haydn" (1878) et "Edward Thomas" (1921), baptisée du nom du directeur sous Sir Haydn, qui travaillait sur ce chemin de fer de 1897 à 1951, sont venues du Corris Railway à Machynlleth, fermé en 1948 ; et la 020 T "Douglas" (1918), donnée par une usine. Les voitures sont venues du Corris Railway de l'ancien Glyn Valley Tramway (Chirk à Glyn Ceiriog, fermé depuis longtemps, celles-ci sont maintenant des voitures de première classe) et du Penrhyn Railway (voir plus loin) ; le groupe de préservation a construit les autres. Le petit chemin de fer a même fait des expériences mécaniques ; depuis 1958 " Edward Thomas " porte un éjecteur Giesl, le premier en Angleterre, qui a inspiré des tentatives parallèles sur les British Railways !

A Towyn, il y a maintenant un musée de la voie étroite, où se trouvent des

**Sur le Festiniog Railway, la vieille 020 avec tender " The Prince ", construite en 1863, à Portmadoc (Harbour).**

On the Festiniog Railway, the old 0-4-0 with it's tender built in 1863 ahead of a train at Portmadoc Harbour.

Die alte B-Lokomotive mit Schlepptender " The Prince " (Baujahr 1863) der Festiniog-Bahn in Portmadoc.

**Cliché B.A. Bayliss.**

locomotives, des wagons, des rails... Parmi les locomotives se trouvent la 030 T "Cambrai" du Waltham Irnstone Company, construite en 1888, comme le numéro 5 "Clary" du C.F. du Cambrésis, et la 020 T "George Henry" du Penrhyn Railway, construite en 1877 par l'usine de Winton à Caernavon, avec la chaudière verticale qui caractérise les locomotives de cette usine.

Le succès du Talyllyn Railway a donné l'exemple à d'autres amateurs qui voulaient préserver le **Festiniog Railway** au nord de Cardigan Bay. C'était un projet plus difficile : ce chemin de fer avait été fermé aux voyageurs en 1939, totalement en 1946 et des arbres avaient poussé entre les rails. Mais c'était une ligne plus historique que la précédente ; ouverte en 1836 avec traction par chevaux, sur une voie de 0,600 m, pour le transport d'ardoises de Blaenau Festiniog à la mer, à Portmadoc. C'était un vrai pionnier de la voie étroite. Il y a un siècle, des gens venaient de tous pays pour voir les premières locomotives (1863) de ce chemin de fer, son service voyageurs (1865), les premières voitures sur boggies, adoptées encore par aucun autre chemin de fer anglais (1872), et surtout (1869) les remarquables locomotives articulées sur le système Fairlie, des 020 + 020 T qui sont à vrai dire deux locomotives juxtaposées dos à dos sur un même châssis. A cette époque-là, c'était le centre de tout un petit réseau, avec une antenne à chaque ardoisière, dont les plus importants étaient : le Croesor Tramway (C. 1860-1927), le Gorsedda Tramway (C. 1863-1894) et le Festiniog and Blaenau Railway (1868-1883). Plus tard, le North Wales Narrow Gauge Railway, au sud du Snowdon (ouvert en 1877), était joint au Festiniog Railway par le Welsh Highland Railway (Beddgelert-Portmadoc, 1923) ; mais cette ligne a ruiné les trois compagnies, et le N.W.N.G.R. et le W.H.R. ont été fermés en 1937. A ce moment, il y a eu un projet pour reconstruire un tronçon du W.H.R., du Rhyd-Ddu à Snowdon Ranger, mais sans résultat concret.

Après bien des efforts, le groupe de préservation du Festiniog Railway a réussi à ouvrir quelques kilomètres supplémentaires chaque année, de 1955 à 1958. Depuis 1958, c'est une ligne de 12 km qui relie Portmadoc à Tan-y-Bwlch. Elle fonctionne de mars jusqu'à octobre et a transporté, en 1963 : 129 000 voyageurs. Les quelques kilomètres de Tan-y-Bwlch à Blaenau Festiniog offrent un problème tout particulier, une grande partie de la voie étant maintenant sous les eaux d'un barrage. Mais les amateurs espèrent toujours,

**Sur le Welshpool and Llanfair Railway, la 030 T " The Earl " s'arrête un moment sur le pont de Brynelin.**

On the Welshpool and Llanfair Railway, the C-6-0 tank " The Earl " stops a while on the Brynelin Bridge.

C-Tenderlok " The Earl " der Welshpool und Llanfair Eisenbahn bei einer kurzen " Schnaufpause " auf der Brynelin-Brücke.

**Cliché David Pickles.**

ils pensent faire une nouvelle voie, qui traversera le barrage !

En 1965, il y a encore une 020 T (avec tender) de 1863 en service, "Prince", avec d'autres, "Princess", en vue à Portmadoc, et un frère cadet, "Welsh Pony", de 1867, attendant quelques réparations dans les ateliers de Boston Lodge. Dans ces mêmes ateliers furent construits les deux Fairlies encore en service : "Merddin Emrys" de 1879 et "Earl of Merioneth" de 1885. Le groupe de préservation a acheté une 030 T, "Volunteer" (1944, hors de service) et deux 020 T du Perrhyn Railway, "Blanche" et "Linda" (1893). Il y a aussi trois locomotives diesel, dont une de 1917. Parmi les voitures, il en existe une avec buffet, ainsi qu'un corbillard sur rails, autrefois employé pour descendre les morts depuis les villages montagnards jusqu'au cimetière.

Maintenant il y a un troisième chemin de fer secouru par un groupe de préservation, le Welshpool and Llanfair Railway, à l'est du Pays de Galles (pas loin de Shrewsbury). Cette ligne de 2 ft 6 in. (0,762 m) fut ouverte en 1903 par les Cambrian Railways, surtout pour le trafic agricole. Fermée aux voyageurs en 1931 et aux marchandises en 1956, elle fut réouverte de Llanfer Caereinion à Castle Caereinion en 1963 et à Sylfaen en 1964 (8,7 km). Les 4,2 km de Sylfaen à Welshpool (Raven Square), sur une rampe formidable, seront mis en service dans quelques années. La ligne pittoresque à travers la ville de Welshpool doit maintenant rester fermée.

Malheureusement, les inondations d'hiver ont endommagé le viaduc sur la rivière Banwy, et le viaduc sera fermé jusqu'à la Pentecôte 1965, avec des trains sur les deux kilomètres de Llanfair à Heniarth Gate seulement. Les trains fonctionnent le samedi, le dimanche et les jours de fête, de la fin mars à la fin septembre. Les deux 030 T "The Earl" et "The Countess" ont travaillé sur la ligne depuis 1903. Il y a aussi une 020 T, "Nutty" (1929), du système Sentinel, avec chaudière à haute pression et transmission par chaînes (le dernier sur la voie étroite) et deux locomotives diesel, le petit "Raven", venu des mines de Nettleton Top, et le "Upnor Castle" de 1954, provenant (comme les cinq voitures) du chemin de fer militaire Chattenden-Upnor, fermé en 1962. Le groupe de préservation maintient des amitiés étroites avec le Zillertalbahn en Autriche (qui a nommé une de ses locomotives " Castle Caereinion ") et le Puffing Billy Railway en Australie, qui possèdent tous les trois le même écartement.

**(Suite page 260).**

**Sur le Fairbourne Railway, la petite 230 " Prince Charles " offre un abri contre le vent marin. Au fond, la ville de Barmouth.**

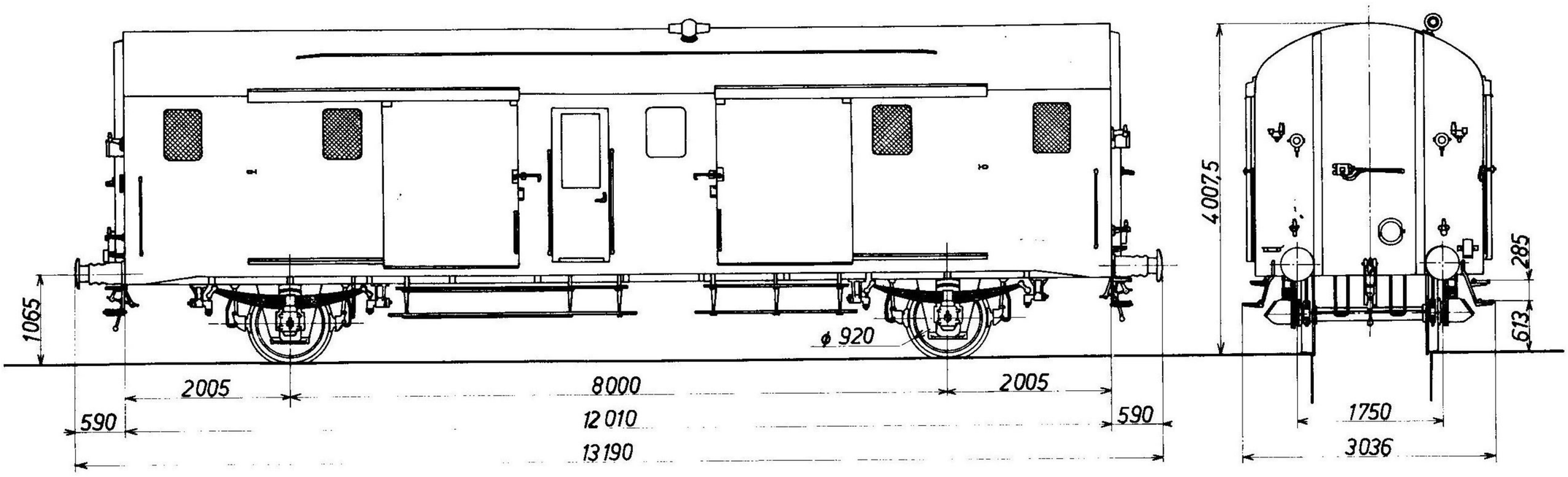
On the Fairbourne Railway, the small 4-6-0 " Prince Charles " offers a good shelter against the marine wind. At the back, Barmouth town.

Die kleine 2'C-lok " Prince Charles " bietet Schutz vor dem Seewind. Im Hintergrund die Stadt Barmouth.

**Cliché D.A. Bayliss.**

# LE PLAN DU MOIS* **FOURGON Dqd²m** (G.V. unifié) Série 58501 à 58550

*(voir pour caractéristiques et photos, fiche documentaire Loco-Revue N° 58, 1re série 1965)*




Echelle : 1/87.

* La réalisation de nos fiches documentaires sur le matériel moteur et remorqué SNCF (voir page 191) nous amène à établir des dessins inédits, parfois très détaillés, qui en raison du choix d'un format pratique de nos fiches, doivent subir une réduction importante : 1/120 ou 1/160.

Or plusieurs de nos lecteurs qui utilisent ces dessins pour parfaire le détaillage d'un modèle ou même pour en construire, nous ont fait part de leur désir de les voir publiés à une dimension plus facilement exploitable.

Nous avons donc décidé de publier régulièrement sous ce titre " le plan du mois ", et à l'échelle exacte du 1/87, ceux de nos dessins parmi les plus intéressants, qui ne figurent pas encore dans notre catalogue de plans.